



株式会社ALLSWELL

CHIBA EMPLOYERS' ASSOCIATION

2023.2 千葉経協

【No.493】



会報誌「千葉経協」は
ホームページ上からもご覧いただけます！
(左のQRコードをお読みとり下さい)

C O N T E N T S

特集

成田空港の更なる機能強化に向けて

空港特別委員会・講演会 2

「成田空港の更なる機能強化と
県内経済への効果」

千葉県副知事 穴澤 幸男 氏

空港特別委員会・パネルディスカッション 6

「成田空港の更なる機能強化と
地域経済の活性化について」

誌上ゴルフレッスン 12

「月イチゴルファーの90切りへの近道」

書評「経営者に役立つこの一冊」 14

『スキー場は夏に儲けろ！』

和田 寛 著

人事労務Q & A 15

「ロウムカフェ」
「労務法制委員会Q & A」

セミナー・行事のご案内 17

委員会・支部だより 20

ふさの国Hot News 24

特集

成田空港の更なる機能強化に向けて

空港特別委員会・講演会

(2022年7月28日開催)

『成田空港の更なる機能強化と 県内経済への効果』

千葉県副知事 穴澤 幸男 氏



本日は、成田空港の更なる機能強化について、これまでの経緯、方向性、進捗状況などのほか、県内経済にも影響する機能強化に向けた県の施策や取組を交えてお話させていただきたいと思う。本日は3つの項目に沿ってお話したい。

1 成田空港の現状と更なる機能強化について

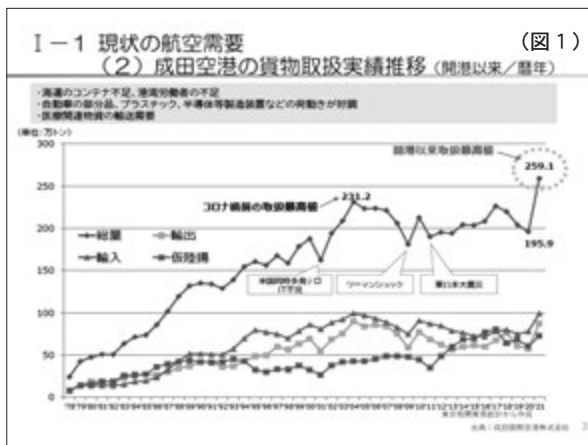
まずは成田空港の現状からご説明したい。旅客数の推移を見ると、国際線は、コロナ前の2019年度は毎月300万人前後で推移していたが、新型コロナウイルス感染症の影響で2020年2月頃から一気に落ち込んだ。2021年度に入り規制緩和の動きなどがあったものの、毎月20万人前後とコロナ前の5%~10%程度で推移している。直近5月は58万人まで回復しているが、コロナ前の20%で厳しい状況が続いている。国内線はコロナ前は毎月60万人前後で推移。コロナの影響で減少したが、2021年度下期にはコロナ前の5割超まで回復。直近5月では、行動制限のないゴールデンウィークであったこともあり、コロナ前と比べ約80%まで回復している。

一方、航空貨物の取扱量(図1)は好調で、2004年の231.2万トンというコロナ前の取扱最高をピークに、その後はおおむね200万トン前後で推移してきた。2021年に入り北米等の自動車需要の回復や半導体不足に対する製造能力増強などに伴い、年間を通じて荷動きが好調であったこと、国際海上輸送の混乱で貨物が船便から航空輸送に流入したこと、といった要因により259.1万トンという開港以来最高の取扱量を記録している。

今後の航空需要について、国際組織であるIATAが今年3月に公表した予測によると、航空旅客需要の回復は2024年とされているが、アジア太平洋地域においては中国の入国制限撤廃の遅れの影響で、2025年になると見込まれている。

ここから本題の成田空港の更なる機能強化についてお話ししたい。まず、これまでの検討経緯だが、2016年当時の資料によると、成田空港では年間発着枠30万回の実現ができたことや離着陸制限(カーフェュー)の弾力的な運用等により利便性が飛躍的に向上していた。国際線旅客数は訪日外国人の伸びなどにより2016年度は外国人数が日本人数を上回る見込みであった。国内線についても、2012年のLCC就航により右肩上がり旅客数が伸びており、成田空港は非常に成長している状況にあった。また、2016年度は約24.7万回の発着回数が予測され、30万回の発着枠も残り僅かな状況だった。さらに、おおむね20年後のアジアでは年間6.4%の割合で航空需要が増えていくと予測されていた。

このような状況を受け、国に設置された検討委員会で首都圏空港の機能強化策が検討され、2014年7月に中間取りまとめが公表された。その中で



成田空港については、オリ・パラ前には管制機能の高度化、高速離脱誘導路の整備、夜間飛行制限の緩和、そしてオリ・パラ以降は、滑走路の延長や増設などの機能強化に関する技術的な選択肢が示された。機能強化については騒音など地域に与える影響が大きいことから、四者協議会において協議が行われ、2018年に滑走路の延伸新設、夜間飛行制限の緩和、新たな環境対策などが合意された。

では、更なる機能強化(図2)とはどのような内容か。具体的には成田空港の年間発着枠を現在の30万回から50万回にする方針に基づき、2028年度末の供用を目指してB滑走路2,500mを3,500mに延伸、C滑走路3,500mの新設といった整備を行う。これに伴い、空港の敷地は約1,100ha拡大する。また、夜間飛行制限などの運用時間の変更などが進められることになった。機能強化により旅客数は約4,000万人から7,500万人に、貨物量は約200万tから300万tに増加する見込みで、これに対応するためには、空港内従業員も現在の約4万人から7万人に増加させることが必要とされている。これにより我が国及び首都圏の表玄関として名実ともに日本のゲートウェイ、かつアジアのリーディングエアポートとしての地位を確立していくことを目指している。



滑走路整備等の進捗状況だが、用地測量・土質調査・埋蔵文化財調査などの現地調査を進めており、2022年秋にはB滑走路の延伸のために東関東自動車道の切り回し道路工事に着手する予定。また、防音工事や移転補償等環境対策も着実に実施している。

2 成田空港周辺の地域づくりについて

次に、成田空港周辺の地域づくりに関する各種取組について説明したい。2018年3月の四者協議会における成田空港の更なる機能強化に関する合意などに基づき、2020年3月には各主体が実施する地域活性化策を取りまとめた「実施プラン」を

四者で策定した。この実施プラン(図3)は、「地域の発展」と「空港の発展」が好循環する地域づくりの早期実現を目指している。計画期間は2032年度までとしており、空港の内と外における整備計画の状況等を踏まえて策定後も不断の見直しを行う「成長する実施プラン」としている。実施プランにおいては、地域と空港を支える地域人材の確保を起点とする地域づくりを推進することとしている。また、雇用は空港の内と外で合わせて約6.4万人増加すると試算されており、この約60%に当たる3.8万人を空港周辺地域から輩出することを前提とすれば、家族を含めると約9.2万人の人口押し上げ効果が期待されることから、2032年における周辺市町の人口を現状プラス4万人の42万人とすることを目標としている。

実施プランでは、「生活環境の向上」「産業振興」「インフラ整備」の3つを柱とし、分野ごとに各主体が地域活性化策の方針や個別施策等を掲げており、その具体的な取組例を紹介する。企業誘致に関する取組では、県による市町村を対象とした新たな産業用地の確保に向けた補助金の交付等だ。まちづくりに関する取組は、各市町による都市計画マスタープラン等の策定・変更等だ。教育・雇用に関する取組は、空港会社や航空会社等が行う小中学校での航空講話事業等だ。インフラ整備に関する取組では、広域的な幹線道路のほか、空港アクセス道路、地域の生活道路の整備等だ。

次に、県が昨年1月に提案を行った「国家戦略特区」について概要をお話したい。今回の提案は、先ほどの地域づくりの実施プランに掲げる取組を加速することや民間事業者が参入しやすい地域づくりを目指して農地転用の規制緩和など土地利用の弾力化を求めるもの。なお、特区認定の手続きは特例措置の創設から個別の事業認定までの段階があり、正直まだスタートラインの段階。そして今回の特区提案は、特に航空貨物における成田空港のポテンシャルを最大限に活かして空港と地域の発展が好循環することを目指している。周辺に物流施設が集積している成田空港には、全国の航空貨物の60%を超える量が集中し、国際線の貨物便発着回数や航空貨物量が2021年度に過去最高を記録した。世界各地との豊富なネットワークを強みとする成田空港は国際航空貨物の拠点となりうる大きなポテンシャルを有している。

このように、成田空港の機能強化の効果を活かし地域づくりに関する実施プランを推進するためには、貨物にも強い成田空港の強みを活かして、成田空港を航空貨物の東アジアの拠点とすること

が重要になってきている。また、周辺では圏央道や北千葉道路といった交通インフラ整備が進んでおり、将来的には成田空港への交通アクセスが飛躍的に向上し国内における成田空港の航空貨物の優位性がますます高まることが期待される。

一方で成田空港周辺には優良な農地が広がっており、新たな拠点整備にも制約がかかることから一部の工業団地を除いて物流施設が空港から離れた地域に点在するなど物流の効率化が課題となっている。

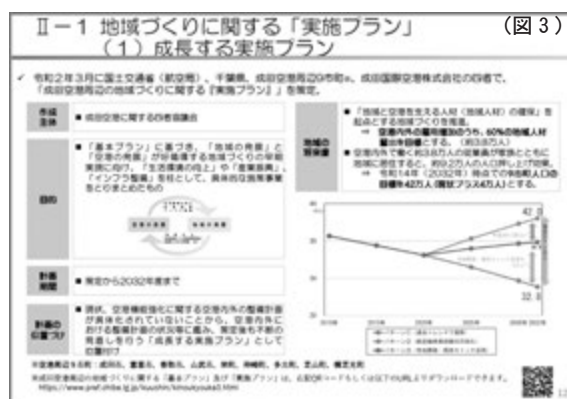
ここで少し海外に目を向けてみる。国際貨物量ランキングでいうと成田空港は5位。韓国の仁川空港は2位、台湾の桃園空港は4位だ。仁川空港では隣接地にフリートレードゾーンを設け、貨物代理店を集約させてトランジット貨物の取扱などに効率的な配置を実現しており、成田空港にもこうした機能の強化が求められている。

まとめると成田空港には大きなポテンシャルや立地優位性がある一方、土地利用面などで民間事業者が参入しやすい環境を更に整備する必要がある。特に機能強化の効果を生かして「航空貨物の東アジアの拠点化」を進めるためには、空港周辺において物流施設を空港と一体的に整備することが不可欠となっている。

しかし成田空港では航空貨物を取り扱う物流施設などの空港外での開発は民間投資に委ねられている。また、周辺には優良農地が広がっており、合理的・効率的な施設整備に制約があり民間投資がしにくい状況にもある。こうしたことから、空港の周辺において空港と連携した物流施設の配置を実現して成田空港の国際競争力を強化するとともに、空港と地域がともに発展するために成田空港周辺の土地利用の弾力化を柱とする特区提案を行った。

今回の特区提案に関しては、6月7日に閣議決定された「規制改革実施計画」において「令和4年度内に検討し所要の措置を講ずる」こととされた。そして今回の最大のポイントは農地法、農振法などの規制緩和となる。農地法や農振法については、「国内の食料生産の増大を通じて国民に食料の安定供給を確保する」という考え方が基本にあり、農地の転用はこれまでも非常に厳しく制限・制約されてきた。また、食料自給率の問題だけではなくウクライナ情勢などによる食料安保の議論なども高まっており、農地にかかわる規制緩和の実現には紆余曲折も予想される。県としても国家戦略特区の実現に向けて取り組んでいくので、皆様方の御協力をお願いしたい。

次に、「成田空港の更なる機能強化と県内経済への効果」に関係する今年度の県の施策や取組についてお話したい。まず、成田空港周辺の地域づくりの早期実現に向けた取組だ。特区指定の実現に向けた県の組織体制を強化するために空港地域振興課に「空港周辺地域特区推進担当課長」及び「空港周辺地域特区推進室」を設置し、周辺市町との連携と国との調整等を的確に実施していくこととしている。また、成田空港の施設配置計画やさらにカーボンニュートラルなどに的確に対応できるよう持続可能な地域づくりを検討するための事業を新たに実施している。



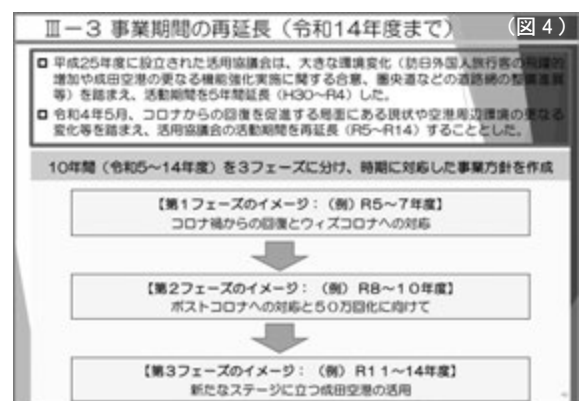
農水産物の海外への輸出に必要な手続きを市場内で完結することができる日本初のワンストップ輸出拠点機能を備えた卸売市場だ。新市場は成田空港に隣接しており、空港の入り口まで約3kmと近いだけでなく、東関東自動車道や整備中の圏央道のICにも近い。食品の流通に最適な立地にある。新市場には、水産棟、青果棟のほか高機能物流棟があり、従来の開放型施設から衛生管理が徹底された閉鎖型施設となっている。新市場のワンストップ輸出拠点機能について紹介したい。高機能物流棟は加工エリア、冷蔵冷凍庫エリア、ワンストップ輸出エリア、輸出加工エリアに分かれており、高機能物流棟内だけで水産棟、青果棟から調達した農水産物をすぐに加工し、海外へ輸出するために必要となる各種の証明書の受け取り、植物検疫、爆発物検査、通関といった手続きを行うことができる。これにより朝採れた農水産物を最短でその日のうちに海外の店舗に並べることができるようになる。

次に少し視点を変えて、航空分野のカーボンニュートラルについてお話をしたい。国際航空分野のCO2排出はとても多く、2019年では世界全体の約1.8%、6.2億トンの排出量になり、ドイツや韓国の1国分に相当する。政府は2020年10月に、「2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指す」と宣言した。翌年には地球温暖化対策計画を改定し2030年度までに温室効果ガスの46%削減を目指すとしている。これを受けて国土交通省では、航空機運用分野におけるCO2削減に関して、一つとして機材整備品等への新技術の導入、管制の高度化による運航方式の改善、そして持続可能な航空燃料SAF（サフ）の導入を進めることとして、2030年に本邦航空会社の燃料利用のうち10%をSAFにするという目標が設定された。そもそもSAFとは何か。従来のジェット燃料が原油から精製されるのに対し、SAFは廃食油、サトウキビなどのバイオマス燃料、あるいは都市ごみを用いて生産される。原油は地中から取り出す際に大気中に新たなCO2を増やしてしまうが、SAFはCO2削減効果が極めて大きく約60%から80%の効果があると言われている。大変有望視されているSAFだが、現在世界のSAF供給量は約6.3万klと世界のジェット燃料供給量の0.03%でしかない。いかにしてSAFを導入するかが今後の大きな課題となってくる。千葉県は、成田空港が立地し京葉臨海コンビナートを擁していることから、SAFの地産地消に適していると思う。可能な限り県としても国や関係団体、民間企業の皆様と連携しながら、SAFの

地産地消の実現に協力していきたいので皆様方の御協力をお願いしたい。

3 成田空港活用協議会の取組について

最後に、成田空港活用協議会の取組について説明したい。活用協議会は、経済界や民間の事業者、行政など幅広い主体の参加を得て2013年に設立され、成田空港の高まるポテンシャルと圏央道等の高速道路ネットワークなどを最大限に活用して、千葉県経済の活性化を図るための取組を行っている。第1期(2013～2017年度)では、国内線利用者及びインバウンドの県内観光の推進などをテーマに、LCCを使ったモニターツアーを実施したほか、東南・東アジアからのインバウンド向けの旅行商品の造成に向け、ランドオペレーターと会員との商談会等を開催した。第2期(2018～2022年度)では、ビジネス創出や人材育成など六つのテーマを設定している。ビジネス創出では「おいしい千葉と空の商談会」として、県内企業と空港関連企業を結ぶ食品に関する商談会を1月に開催した。そのほか、高校と空港関連企業との懇談会や講師派遣による出張事業、高校生を対象とした体験型航空教室を開催する等、将来的な空港関連企業の採用確保や航空人材の育成を図るための人材育成事業にも取り組んでいる。活用協議会は、今年度までを第2期として事業を実施してきたが、第3滑走路の供用等空港周辺環境の更なる変化等を踏まえ、活動期間を10年間延長し2032年度まで(図4)とした。



活用協議会では、コロナ禍にあっても成田空港を支えていくとともに、新たなビジネス展開を支援していくこととしている。県としても引き続きこの活動をしっかりとサポートし、成田空港を活用したビジネス支援や人材育成、空港の利活用に取り組んでいくので、引き続き協議会の取組に御理解賜りますようお願いしたい。

（文責 事務局）

『成田空港の更なる機能強化と 地域経済の活性化について』



モデレーター

・前田栄治氏 (株)ちばぎん総合研究所取締役社長)

パネリスト

- ・平山富子氏 (多古町町長)
- ・秋葉秀威氏 (株)秋葉牧場代表取締役)
- ・武田泰明氏 (株)ザファーム代表取締役)
- ・原昌氏 (日本通運(株)成田空港支店支店長)
- ・諸岡靖彦氏 (当協会副会長 兼 空港特別委員会委員長
成田商工会議所会頭、米屋(株)相談役)

○前田 初めにパネリストの皆様から自己紹介・会社紹介をお話しいただきたい。

○平山 本年2月に町長に就任した。公約の一つとして成田空港との共生・共栄を掲げている。成田空港の更なる機能強化で、空港の発展と地域の発展が好循環する空港周辺地域になることを大変期待している。多古町では空港敷地移転と騒音による移転の二つの移転があり、これによる人口減少を抑えるため町内での移転が進むよう、NAAに協力を申し上げて対応しているところだ。今後は成田空港を中心にして、空港の西側地域だけではなく空港周辺の均衡ある発展、地域経済の活性化を目指して空港の東側の多古町にもしっかりと取り組んでまいりたいと考えている。

○秋葉 成田市で「成田ゆめ牧場」を営んでいる。会社は創業して135年で成田に来てから40年ほど経っており、主に観光業と酪農業の二つの柱で業

務をしている。成田空港の機能強化は、地域経済にとっても非常にいいことだと思っているが、課題もこれから明らかになっていくと思う。

○武田 私が営む香取市の農園リゾート「ザファーム」は、野菜の畑が3ヘクタールほどあり、そこで年間60品目以上の野菜をつくっている。その野菜を使い宿泊やカフェレストランを行っている農業法人だ。大きなテントにベッドなどが入った「グランピング」をかなり早いタイミングでスタートしていたので、コロナの時期もたくさんお客さんに来ていただいた。コロナ禍前はインバウンドで外国からお客さんが結構来ており、この関係は今後も非常に期待をしている。

○原 成田空港支店は国際航空貨物の輸出・輸入、海外引越貨物と国内貨物の取り扱いをしている。拠点としては野毛平地区で主に生鮮貨物、国内貨物の取り扱いをしている。成田空港貨物地区内にある事務所では、医療・医薬、設備輸送、海外引越貨物、都内の営業店では対応できない競走馬やペット等の特殊な輸送も取り扱いをしている。

○諸岡 「なごみの米屋」・米屋(株)の4代目社長をしばらく前にやっており、現在は相談役。また、成田商工会議所会頭として地域の総合経済団体の責任者として、地域の産業経済発展のために成田空港を中心にした空港関連のさまざまな交流、構想に現在力を尽くしている。本日は空港特別委員会委員長として主催者側の立場でもある。

○前田 まず、成田空港の機能強化が地域経済の活性化に与える効果と今後期待される点について、成田空港の現状の問題点や今後のポイントなどのお話を伺いたい。平山町長は「成田空港との共生・共栄なくしては多古町の発展は見込めない」とされている。また、総合計画においても「圏央道の開通、成田空港の更なる機能強化が人口増加や産業の増進といった町の活性化につながりうる」としている。新町長として空港の機能強化に何を期待されるのか。また、土地活用を進めていく上での課題等についてお伺いしたい。

●**平山** 多古町の人口は9月1日で13,885人。世帯数は6,017世帯。25年前の平成8年と比較して4,500人以上減少している。高齢化率は37.4%で、県平均を大きく上回っている。空港の機能強化に期待するのは、空港の発展と地域の発展が好循環する空港周辺地域になることだ。町では圏央道の開通や空港の機能強化を見据えた施策を推進するため、町の総合計画や都市計画マスタープランを改訂している。圏央道の開通や空港の機能強化の効果を活用し、企業が立地しやすい環境整備を推進し、新たな企業の進出と雇用の場の創出を促進したいと考えている。企業誘致については複合エリア(仮称)296号IC付近で考えている。中心部は、中心拠点として住宅を主とする複合的な土地利用を図る地域として位置づけている。また、空港に関連するものの一つとして「(仮称)空港を見下ろす公園」の整備を予定し、観光拠点として昨年度からこの検討を始めている。

土地利用に関し、空港周辺に広がる農地は、農地の規制が大きな課題であり大変厳しい課題と認識している。多古町のほぼ全域が農業振興地域であり、そのうち町の約半分の33.57平方キロメートルが農用業地区域になっている。

●**前田** 続いて諸岡さんには、成田市内で長年事業を行われてきた経営者の視点で、また成田市商工会議所の会頭の視点で、空港の機能強化により地域経済を発展させるには何が必要か。

●**諸岡** ポイントは圏央道だ。ここが我々の地域が大きく変わる先ぶれであろうと思っている。北千葉道路の延伸が印西市から成田空港のすぐ近くまでは来ているが、その先3.7キロの完成時期について、答えは出ていない。西側は時間がかかるだろうが東関東自動車道の補完の道路として不可欠なものであり、いずれは北に延びて常磐道に接続することが計画されている。関東近県から東北、信越から日本海まで高規格道路でつながることは、成田空港の物流機能あるいは首都圏のさまざまな経済交流の大きな力になるはずだ。圏央道が開通すると当然、圏央道と接続する県内道路、計画中の銚子連絡道や長生グリーンラインといった幹線道路とつながる放射状の道路の力も、潜在能力としては大きなものがあると考えている。

次に、空港機能拡充を周辺の地域全体で受けとめるべき課題にしていくことだ。4者協議会に参加している空港周辺の行政区域、多古町、成田市

を含めて9市町と一口に言っているが、行政から見ると色合いがかなり違うものの、各市町の行政区域を越えた空港圏の周辺地域の地域づくりをしていかなければいけない。

3番目に、特に周辺地域の新しい産業組成がこの空港の機能拡充によって促進されることを期待している。成田空港の周辺地域は基本的に農村地域であり、農業を中心としてそれに商業・工業がつながってくる。そういった意味では、農と食の高度化。農水産・畜産業と食品工業がつながり、この地域でなければという優良地産地域ブランドを育成する。そして農商工が経済基盤として連携しそこに観光がオンして、この地域で経済が回っていくという姿が、我々が望ましい地場産業の育成の方向性ではないかと思っている。

●**前田** 成田空港周辺地域における農業の発展、特に6次産業化、雇用の創出について、秋葉さんにお伺いしたい。観光、農業の6次産業化といった視点で成田空港の機能強化をどう活用するか。その際行政などに何を期待されているか。また、周辺地域における雇用創出や確保の上での課題はどのようなものか伺えればと思う。

●**秋葉** 6次産業の観点からは、インバウンドと農産物の輸出という二つの面で空港を活用できると考えている。弊社の観光牧場にはお客様が年間30万人ほどいらっしゃるが、今後10年・20年を見たときにインバウンドのお客様を取り込まなくては、国内の少子高齢化の時代に生き残れないと思っている。もう一つが農産物の輸出だ。成田空港を活用しながら高付加価値・生産性を上げて海外で販売できる競争力をつけていくことが、6次産業において大事なポイントかと思う。両方に対しての課題が、人も物も「ラストワンマイル」。最終地点に届けるところをどうするかということだ。例えば海外からお客様がいらしたときに、成田空港から目的地までどういう交通手段で行くのか。逆に輸出したものも、輸出先の国で最終消費地まで行くためのラストワンマイルをどうするかを課題として持っていて、そこを解決していかないとバリューチェーンが繋がらない。

行政への期待だが、長期的に見ればやはり人材不足、特にIT人材、理系の人材の不足だ。理系の学生やIT人材を地域で育てる仕組みをつくっていただくと、企業も人もさらにそこに集まって効率的な地域の活性化ができると思う。

○前田 関連して武田さんにもお話を伺いたい。「農園リゾート ザファーム」は、革新的な体験型リゾートを展開されている。成田空港の機能強化が観光農業ビジネスに与える効果と期待されることはどのような点だろうか。また、「農業の輸出に力を入れる」というお考えはあるだろうか。

○武田 「農園リゾート ザファーム」は宿泊・滞在型の施設として作り込んでおり、多くの方が1泊～2泊宿泊する。よく聞かれるのは、「空港からの公共交通機関はないか」だ。公共交通機関の部分が解決されると、地域の観光は盛り上がってくるだろうと感じている。宿泊業をやっていると、金～月は日本のお客さんでいっぱいだが、残りの平日はお客さんの数が減ってしまう。そこを海外からのお客さんが埋めてくれている。成田空港というすばらしい宝を持っているので、それを活かした観光業の振興を図れると考えている。今後の機能強化と公共交通機関の充実があると、秋葉社長がおっしゃった「ラストワンマイル」がつながって何倍にも価値が高まると思う。

また、農産物輸出には非常に期待しているし気にしている。韓国の仁川空港の周りには農産物輸出のためだけの農業団地がある。国から補助金も出て、輸出のコストを安く抑えることができていく。数年前香港でイチゴ売り場に行くと、味が今一つなアメリカ産イチゴと美味しい日本産イチゴで売り場が構成されていたが、そこに韓国産イチゴが入り出した。まさに私が見た仁川空港周辺の農業団地から輸出されているものだった。数年経つと売り場の5割以上が韓国市場になっていて、マーケットは奪われたなと感じた。今からでも遅くない。成田空港周辺に輸出専用の農業団地をつくり、海外で売りやすい輸出適性のある、物流特性のある品目に限り輸出用の一大農業団地をつくらせて成田空港の貨物を使って海外に持って行く。こうしたことが国家戦略的にできるようになったら、新しい世界が見えるだろうと感じている。

○前田 次に、物流の発展、空港へのインフラの整備による県内経済の波及効果について、原さんにお伺いしたい。航空業界においては、旅客事業の不振が続いていたが、貨物については輸出入とも増加しており、今後も貨物事業の役割はさらに増していく。物流の観点より空港機能強化で期待する点や課題・要望はどのようなものか。また、成田空港へのアクセス、空港周辺の物流拠点の設

置等、今後の物流のあり方についてお伺いしたい。

○原 2021年の成田空港における国際航空貨物物流取り扱い量は、過去最高の259万トンだった。1978年5月に開港し、翌年1979年の総取扱量が42万5,000トンだったので、開港から40年余りで約6倍となっている。開港からこの間、成田空港貨物地区での新しい貨物ビルの増築や南部貨物地区の供用開始など施設の拡張が行われてきたが、航空機到着後の貨物突合まで長時間かかることや搬出・搬入の待ちでトラックが貨物地区内に長期滞留するなど、航空貨物の特性を発揮するには現状では手狭ではないかと感じている。空港機能強化に向けB滑走路の延長、C滑走路の新設等も進められ、完成となれば成田空港全体の敷地面積が増え離発着回数も大幅に増える効果となる。トラックドライバーの長時間労働の是正、空港外施設への横持ち車両運行による環境負荷の軽減などの観点から見ても、貨物地区の拡充や再配置を進め、また将来を見据えて空港内と連結する利便性の高い新しい貨物地区が必要になるのではないかと。

加えて、広域的な幹線道路にアクセスする道路の整備、空港へのアクセス強化、圏央道と空港を直接結ぶ道路を検討し動線の改善や渋滞解消を図っていくこと。都心と空港を結ぶアクセス鉄道の輸送力、交通アクセスの強化を今後図っていく必要があるのではないかと考えている。



○前田 続いて空港周辺、9市町一体での国家戦略特区に期待することについて初めに平山町長にお伺いしたい。多古町では2018年から、「多古町未来構想」を策定し空港東側地域に経済効果を拡大させることで活動されていた。同構想などで描く取り組みについてお伺いしたい。また、空港の機能強化により経済波及効果が高まる一方、当然ながら騒音区域が発生することも想定される。そ

いう意味で環境対策も重要かと思う。このあたりについてもお考えをお伺いできればと思う。

○平山 2021年1月、千葉県が内閣府に国家戦略特区として提案した内容は農地の規制緩和だ。多古町では空港に隣接する地域で農業以外の土地利用として、企業の誘致など地域の振興策を検討しているが、まとまった土地を計画するととなると農地が含まれてしまう。町では「都市計画マスタープラン」を改訂し、将来の町のあるべき姿の実現に向けた施策を推進しているところだ。

このような状況から、千葉県が提案した農地の規制緩和となる国家戦略特区の実現には大変期待している。これにより多古町を含む空港周辺地域の均衡ある発展につながればと考えている。

騒音地域の環境対策と合わせて取り組んでいるのは空港敷地となる地区の町内移転だ。本年には多古台の町有地をNAAに譲渡した。また、多古台はNAAにおいて移転代替地として整備するための設計調査が行われている。別の場所でも、町の協力のもと移転代替地として用地交渉や開発の検討が進められており、町としては、空港敷地の移転などによる人口流出を抑えるべく対応している。騒音地域からは住宅防音工事の適用範囲の拡大、工事内容の充実、更には騒音地区の移転先の確保などの要望がある。町としても町民の住環境を維持・向上させるためNAAに要望しているところだ。町としては騒音地区の方々などが、「成田空港があってよかった」と実感できる取り組みについて、更に検討してまいりたいと考えている。

○前田 諸岡さんは先ほど、「周辺9市町一帯での活性が必要だ」というお話をされたが特区の指定によりどういうメリットがあるか、どのような発展が期待されるか、どのように発展を実現させていくべきか、という点について御意見を伺いたい。

○諸岡 成田空港が開港したのは1980年で、44年の時間が経過している。いろんな意味で地域経済の大きな力になっているので、更に地域として十分にその機能とポテンシャルを引き出していかなければいけない。空港の周辺地域には岩盤規制と言われている土地利用規制が引かれているが、やはり空港の中でいろんな新しいことをするためには国との折り合いをつけていかなければいけない。つい最近、成田空港会社・NAAさんから、今後の成田空港の機能強化に向けた施策の大綱が発表された。それによると柱が四つあり、まず国際競争

力の強化。更なる地域の共生の実現という意味で、空港の新しい時代適応をしていかなければいけない。その一つとして新たな航空ニーズを高めるための旅客と物流のターミナルの再構築だ。そして増加する航空物流機能の強化。特に現在の貨物ヤードを最新の自動化・省力化の機能を持ち、環境に適合した新しい貨物基地につくり変えていかなければいけないということ。そして空港内の道路を含めた都心や周辺地域との道路アクセス・鉄道アクセスの改善。来年度にかけて専門家の検討をもとにして、成田空港の新しい時代への更なる適応を進めていこうという考えが打ち出された。

その中で、国家的な戦略として「成田空港を東アジアの物流拠点にしなければいけない」ということだ。空港の中においてはNAAが主体的に進め、空港の外側については各市町村が進める。空港周辺地域の全体的な土地利用計画というか、各市町村の土地計画とは別にしていくためには、やはり「特区」の指定があるかないとでは大違いだろう。

成田空港が2028年度末までに50万回という発着回数になったときの大きく機能が向上すると、50万回の離発着回数が達成され、航空旅客数も7,500万人になる。貨物量も300万tになるといった形だ。こういうことが実現されるためには、空港の内・外でしっかりと空港機能を発揮すること。また、空港の機能を享受するためには、地域が主体となって国にも県にも訴えていくということが必要な状況にあると認識している。

○前田 次に、秋葉さんと武田さんにお伺いしたい。一つは観光農業あるいは農業の6次化の観点から、周辺9市町の連携についてお聞きしたい。もう一つはこの地域の農業の発展のためには、農業技術の開発・普及ということも必要なのかと思う。そのために研究・開発施設などを設けてはどうかというような御意見も聞く。この二つの点について何か御意見があればと思う。

○秋葉 農業の研究・開発の施設は農業の発展にとっては大変大事なことだ。ただ、日本の農業というのはPRだ。これはやはり場所の問題で、成田空港内にそのような研究成果をプレゼンできる場所や観光資源として空港の中にあることが非常に大事かと思っている。そうすることで日本の農業に関係のない人、興味・関心の薄い人の目にまでとまる。目に触れさせることで興味を持っていたいて、次の訪問地・目的地となるような施策が

できれば一番いいのかと思う。

そして9市町との連携の話だが、企業には環境問題が非常に課題としてある。NAAのSDGsのノウハウをベースに、企業連携なり地域連携するのがいいかなと思っている。開港以来、SDGsという言葉が生まれる前から環境問題についての取り組みをされていて、すでに世界でもトップクラスのエコ・エアポートになっていると認識している。

今後、企業誘致など投資活動をされていくのであれば、やはり環境問題抜きには考えられないので、成田空港の知見を共有し、環境対策に向け地域で一つにまとまっていくことが大事だ。

○武田 一つ目はもう少し空港周辺の公共交通機関がしっかりすれば、「ラストワンマイル」ができて活性化するのではないかと話をさせていただいた。単純に何か周遊バスみたいなものがパッと思いつくが、周遊バスだとどうしても限られる所にしか行けない。それであれば突拍子もない話かもしれないが、例えば「Uber（ウーバー）」が世界にはある。スマホで「ウーバー」に「私はここにいます。どこに行きたいです」と入れたら、クレジットカードも連携して支払いまで終わって迎えに来てくれる。日本だと業界との関係とかがあったようで規制緩和しなかった部分があったようだが、例えば成田空港プラス9市町村限定で「ウーバー」を試験的にやってみる。外国人観光客がこれを使って成田空港周辺・9市町村の観光地を周遊するようなことが期待できるのではないか。

農業技術の発展という点だ。私は今、観光農業も手がけており、大規模な野菜生産、スマート農業とかもやっていてずっとその分野にいて、一番大事な技術は何かというと品種だ。強い品種を持っているところがやっぱり強い。先ほど韓国の輸出用農業団地の話をしたが、その品種は「とちおとめ」をベースに品種改良した韓国の品種であり、輸出に合わせてつくったということだった。日本の場合品種改良というと、どうしても日本人の嗜好に合わせたやわらかくておいしいものにどんどん行く。日本の品種関係者はみんなそっちに行ってしまうが、例えば研究・開発施設をこの成田空港の絡みでつくるのだとしたら、その一角に農産物輸出促進のための——農業輸出向け農業団地もセットになるかもしれないが——輸出用の品種を開発するような研究所があったらおもしろいのではないと思う。

○前田 最後に原さんには航空貨物の増加と物流の観点で、地域との共存・共栄に向けての課題をどのようにお考えかについて伺いたい。

○原 私から3点申し上げたい。最初に航空貨物の増加に対しては現状の貨物地区は見合ったファシリティとなっていない。海外の空港との競争に勝つためにも、やはり空港周辺の物流拠点を整備する。交通の利便性の高いエリアに物流施設を置き、場合によっては貨物地区の拡充と集積を図って横持ち車両の運航を極力減らし、周辺地域への環境負荷の軽減を図っていく必要がある。

二つ目は、国際物流拠点として品質の維持。航空貨物輸送のスピードが高まり、既存物流施設の活性化や物流拠点の整備等々といったプラスの効果も期待できると思っている。それに伴い多くの労働力が必要となってくるのではないか。

最後に、やはり空港機能強化に伴って貨物量も間違いなく増加する。これにより空港内の従業員的大幅な人員増が想定され、今後雇用確保が重要課題と思っている。慢性的な人員不足や働き方改革に対応するため、地域からの人材確保を進めていく必要性はあるのかなと思っている。人材確保の観点では外国人材の活躍が必要とも考えている。雇用確保の課題については、今後私たちも同様な問題に直面すると受けとめている。

○前田 そろそろ終わりが近づいてきたので、私なりに成田空港の機能強化と地域経済の発展についてまとめてみたい。

まず第1に、農地の規制緩和による物流施設を含む産業立地の拡大がどうしても必要であるということ。2番目に、輸出にしてもツーリズムにしても、空港の機能強化を契機として農業を中心に活性化してはどうかということ。それと特区は農地の転用が中心になるが、この際輸出向け農業団地の開発を含めいろいろ活用してはどうかという貴重な御意見もあった。

さらに何人かの方々から、今あるいろんな課題も同時に解決していくことが重要で、例えば物流について言えば空港内の物流機能が十分でない、再配置すべきであるという御意見、ラストワンマイルのお話、人手をどうやって確保していくかという課題への対応などがあつた。

皆さん共通しているのは、空港の機能強化によって広がるメリットだ。この好機をその地域の特性と結びつけながら、さらに長年の課題にも対応

しながら経済活性化につなげていくことが大事ということであった。成田空港の機能強化は農業にせよ、観光にせよ、輸出やインバウンドの拡大を通じて周辺地域のみならず県全体にとって大きなチャンスであることを改めて申し上げておきたい。

その上で私からも3点申し上げたい。

第1に、海外の方から見た成田空港あるいは周辺地域の魅力を高めるために、空港周辺地域を巻き込んで脱炭素への取り組みを進めてはどうかということ。成田空港会社自体は、「サステナブルNRT2050」によって空港全体として2050年にCO₂を半減させるとの目標を掲げている。この取り組みは、日本で初めての意欲的なものと理解している。ただ、空港がそうした取り組みをしても、周辺地域が全く脱炭素に取り組まなければ広域エアポートシティとしての魅力は半減する。特にヨーロッパのお客さんは環境問題に関心が高いので、こういう取り組みも必要ではないか。

幸い千葉県は、例えば銚子沖で洋上風力がこれから生まれていく。その電力を成田地域で活用する。航空燃料として千葉の湾岸地域でつくられる予定の「Sustainable aviation fuel」を利用することによって、脱炭素というテーマで県の他地域と連携を強化できることがあるのではないか。

第2に成田空港エリアから千葉を変えていく。これをきっかけに千葉のいろんな課題を解決していくことにつながるのではないかと。第1で申し上げた脱炭素はその一つだ。また、千葉県は首都圏でも最も高齢化率が高く医療関係の充実が急務だ。成田地域は国際医療都市に位置づけられているので、これで成田が発展すればその効果が県全体に及ぶことが期待される。

さらに、今日いろいろ議論された農業の生産性向上も県の課題だ。空港エリアが空港用地や産業用地に転換されることで農地が減ることは確実だ。そういう中で農業産出額の確保には、いわゆるスマート農業の活用、あるいは高付加価値農業への転換が不可欠となる。空港エリアでそうした成功例が出てくれば、県全体の課題解決にも適用できるはずではないか。

最後に、これは特に諸岡さんがおっしゃっていたことだが、機能強化の効果を高めるためには、空港周辺地域の連携・協力がきわめて大事である。空港の機能強化がなされても、周辺地域におけるメリットはさまざま。非常に大きい市もあれば

そうでない市もある。相対的にメリットが小さい地域であっても、連携することで結果的により大きなメリットが自分たちにも及んでくる、ここを意識することが重要ではないか。

その際に二つの「きょうそう」という概念が重要ではないか。一つは受け身ではなく「競争」すること。それぞれの地域の魅力を今一度明確にして、どの分野でエリア発展に貢献できるかを考える。先ほど人手不足になるというお話があった。この地域では、御家族を含めて6万人ぐらい人口が増える可能性がある。その方にはこの9市町に来ていただきたいので、住む場所として魅力的であることをいかに整備してアピールできるか、皆さんが競争しながらやっていただければと思う。

その上でもう一つの「きょうそう」は、共に創るという意味での「共創」という概念だ。共生・共栄ということで成田地域はきているが、さらに多様な立場の関係者と対話しながら、共に新しい価値をつくっていく姿勢も大事ではないか。

周辺9市町の人口は、実は2000年の40万人強がピークであり、2020年の国勢調査では37万人。緩やかに減少してきたが、今後は減少傾向が強まって、場合によっては2040年には30万人を切ってくる。これから20年で7万人以上減る可能性がある。いかに人をひきつけて食いとめていくかという意味で、成田空港の機能強化は非常に重要だと思う。

我々関係者は、今回の空港の機能強化が地域発展のためのラストチャンスぐらいの覚悟を持って、実効的な連携を実現していく必要があるのではないか。そう申し上げて、私の総括とさせていただければと思う。

(文責 事務局)



石渡俊彦プロ 第71回 月イチゴルファーの 90切りへの近道

Golf Studio
by Tishman



「鉛によるクラブのバランス調整」

みなさんこんにちは。石渡俊彦です。

今年は早いスタート時間だと、グリーンが凍っていることもあるほど寒いが続いています。

そして、この時期になると「トップする」「スライスする」などの声もよく聞きます。

もちろん原因としては、「スイング」や「体が動きにくい」といったこともあります。実はクラブの性能が気温によって変わっていることもあります。

私のレッスンでは、そんな時に鉛を張って微調整することもあります。たった1グラムで球筋が変わったらいいと思いませんか？

今回はそんな鉛を使った微調整の方法をいくつかご紹介します。

1. アプローチやアイアンでトップが増えたケース

この場合はダウンスイングで、クラブヘッドよりも“手”が先に降りてくることで起こる現象です。

そんな時はグリップの下に鉛を貼りカウンターバランスにすることで改善します。



2. いつもよりボールのスライスが強くなったケース

この場合はクラブヘッドのトゥ側が遅れてしまっています。

シャフト下のネックの部分に貼ることで改善することが多いです。



3. ドライバーショットの高さが欲しい

この場合はソールの後方に貼ることで重心位置が変わり、ボールが上がりやすくなります。



このようにちょっとした調整で弾道や曲がり具合が変わるので、キャディーバッグの中に鉛を持っておくとう便利です。

また、一般的にはそう言われているけど、こっちに貼った方がいい感じ！というケースもあるので、練習場で試してください。

ただし、競技においてはプレー途中に貼ったり剥がしたりするのは違反になるので注意してください。

● すぐに使えるゴルフ上達のヒント満載！

石渡俊彦 youtube 検索



詳しい指導は「ゴルフスタジオ f 千葉みなと」までお問い合わせください。

千葉市中央区中央港1-16-3 TEL. 043-239-7782

2月 就職戦線レポート ～運動部学生の就職に関する意識調査～

株式会社マイナビ 千葉支社
支社長 今泉庄治

PROFILE：2005年入社。東京都足立区出身。
入社以来、本社にて様々な業務を経験し、
2018年から京都支社長に就任し地域の採用
支援を行う。その後、本社に戻り新規事業
(M&A事業)の立ち上げに携わった後、千葉
支社長に至る。



梅のつぼみも膨らみ始め、春の兆しを感じる頃となりました。まだまだ寒さは残っていますが、体調管理を万全にしつつ、新しい季節のスタートに備えていきたいですね。さて今回はマイナビアスリートキャリアと（一社）大学スポーツ協会（UNIVAS）と共同で、運動部学生の就職に対する意識や、現在の活動状況について調査した「運動部学生の就職に関する意識調査」の結果についてレポート致します。

【TOPICS】

- ・部活での経験を通して得た自身の強みは「礼儀・挨拶」「上下関係の理解」「コミュニケーション能力」などが上位に
- ・「運動部学生は就職活動に有利」と回答した割合は70.6%
- ・希望する業種でもっとも多かったのは「スポーツ・玩具・ゲーム・アミューズメント」。一方で「特定の業界を志望していない」が2位に
- ・競技を辞めた後のキャリアを「考えていない」学生は43.1%。大学4年生以上でも39.3%
- ・デュアルキャリアを「知らない」学生は61.0%で、「知っている」を大幅に上回る

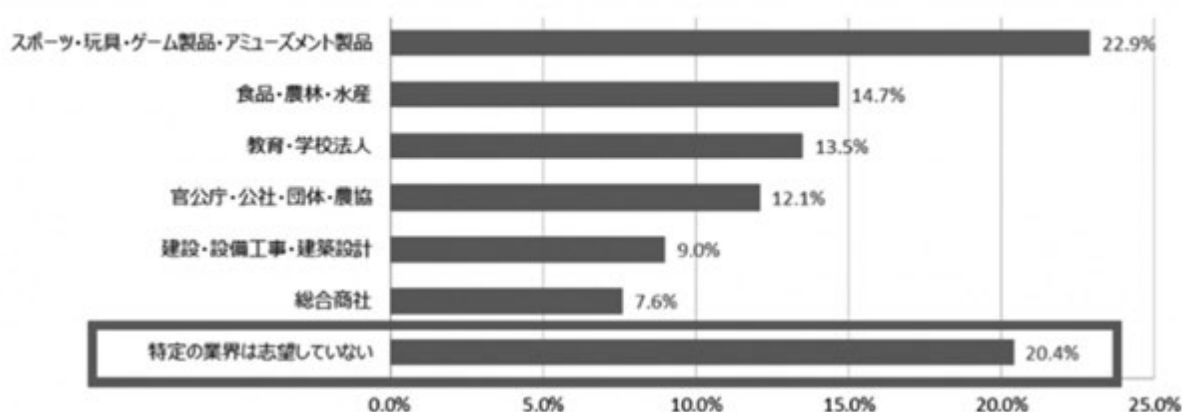
【調査概要】

部活での経験を通して得た自身の強みは、「礼儀・挨拶（82.4%）」「上下関係の理解（66.4%）」「コミュニケーション能力（64.1%）」「忍耐力（63.1%）」「チームワーク（61.2%）」が上位だった。運動部学生は競技成績の向上を目指すという共通目標に向かい、指導者や他学年、同級生など他者とコミュニケーションをとる場面が多く、かつ固定化されたコミュニティで活動をするため、これらの能力が高いと推察される。一方で、回答が少なかったのは「リーダーシップ（28.0%）」「マネジメント能力（18.2%）」だった。

「運動部学生は就職活動に有利か」を聞いたところ、「有利だと思う」と回答した学生は70.6%、「不利だと思う」は3.4%だった。有利に思う点については、「OB・OGに相談できる（48.4%）」「部活内での情報共有ができる（46.0%）」など、部活動で得たつながりを活かせる点が有利だと考えているようだ。一方で、不利だと思う点は「競技シーズンと就職活動が被る（44.2%）」「部活動以外に活動をしていない（41.4%）」などが挙がった。不利だと感じる学生は少ない一方で、平日には練習、土日は大会などの予定が入ることもあり、時間の確保や部活外の活動に時間を割けないことを不安に感じているようだ。

競技を辞めた後のキャリアについて、「考えている」と回答したのは56.9%で、「考えていない」と答えたのは43.1%だった。卒業が迫った大学4年生以降の学生においても、「考えていない」と回答した割合が39.3%に上った。希望する業種を聞いたところ、最も多かったのは「スポーツ・玩具・ゲーム・アミューズメント（22.9%）」だった。2位は「特定の業界は志望していない（20.4%）」で、「食品・農林・水産（14.7%）」「教育・学校法人（13.5%）」が続いた。自身に馴染みのあるスポーツ業界を志望する学生が多いが、「特定の志望業界がない」という回答も一定数あり、自身が志望するキャリアや将来の展望について検討が進んでいない様子がうかがえる。デュアルキャリア（仕事と競技の両立）について、「（デュアルキャリアを）知らない」と回答した学生は61.0%だった。「知っていて検討したことがある（13.4%）」と、「知っているが検討したことがない（25.6%）」を大幅に上回る結果となった。

志望する業界（上位抜粋）

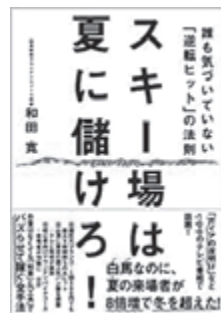


書評「経営者に役立つこの一冊」第95回

『スキー場は夏に儲けろ！』

和田 寛 著

東洋経済新報社：2022年



四季のある日本では、季節に依存したビジネスが観察される。いまの季節はウインタースポーツを楽しむ人々が盛んであり、各地に冬の行楽地が出現するようである。長野県北西部の北アルプス山麓に位置する白馬村も、世界的に知られた冬の観光地の一つである。白馬村が世界的に知られるようになったのは、八方尾根スキー場が1998年の長野オリンピック会場になったことが契機である。

人口1万人弱の白馬村に、単体のスキー場としては国内最大級の八方尾根スキー場をはじめ、5つのスキー場を抱える。抜群の知名度を誇る八方尾根スキー場であれば、国内市場の縮小や既存施設の陳腐化などの構造的課題が目前にしても、何とか生き残りを図ることができるかもしれないが、残りの4つのスキー場は規模を縮小し、やがて消滅していくのであろうか。ましては、地球温暖化の影響を受けて、近年では降雪量が減少し、少雪も珍しくない。いまコロナ禍の影響でインバウンドも消滅している状況にある。

本書は、「白馬岩岳」を中心に、グリーンシーズン（4月から11月）でも稼げるように活路を開いた異色の経営者が取り組んだ再生の手腕を解説するビジネス書である。スキー場に限らず、様々なビジネスに通じるヒントが体系的に示されており、非常に興味深い一冊である。

まず白馬岩岳のスキー場の置かれた環境を整理しよう。抜群の知名度を誇る八方尾根スキー場の陰に隠れ、知名度が低い。白馬岩岳に限れば、JR大糸線「信濃森上」にほど近いので、標高は低く、ウインターシーズンが短い。どう考えても、冬の数ヶ月で稼ぎ、夏は開店休業のビジネスモデルに頼っては、近い将来に限界を迎えるのは明白であった。季節依存型のビジネスモデルから脱却し、総合型リゾートへ舵を切ることが悲願であった。

その実現に向けて、最初に着手したのは、地元の人々にとって当たり前の光景の中から「隠れた

資産」を掘り当てることである。遠く海外の人々には「宝物」に見えても、当たり前の光景だからこそ、身近にいる人々には見えないものである。隠れた資産は「モノ」・「ヒト」・「ノウハウ」のことであり、ビジネスの種になりそうなものである。短期間の努力で何とかなるものでもないのに、試行錯誤の連続を繰り返しながら、時に進み、時に撤退する覚悟も大事である。肝心なのは隠れた資産の発見を続けることである。

幸運にも発見できたとしても、そこに創意工夫を凝らし磨き上げることが重要である。リスクを嫌うお役所的な発想で迫る、後発のモノマネの餌食になるのが関の山であろう。狂おしいほどの情熱で、ここにしかない唯一無二の存在にまで磨き上げる必要があり、ライバルの参入意欲を減退させるほどでなければならない。独創性を確立するほどの創意工夫とは、自らも努力を惜しまないことはもちろんのことだが、異色のパートナーと手を結び、運命を共にするほどの応援団を育てることに尽きる。自助努力とは壮大なビジョンに従い、計画的に日々の業務を重ねることであり、安値競争を避けた価格設定と徹底したコスト管理によって進むことである。

グリーンシーズンでも、雄大な白馬連峰の山岳絶景を心地よく楽しむ。地元の特産品に舌鼓を打つ、心身ともにリフレッシュする。オールシーズンで白馬岩岳を楽しめる魅力を引き出すことに成功したのである。こうした魅力ある場所は日本各地に眠っている。この魅力を引き出すことによって、頼もしい未来が待っている予感がする。是非とも一読して、いま身を置いている世界でも応用してほしいものである。

評者

千葉大学大学院社会科学研究院 教授

小川 真実 氏(おがわ まさみ)



社会保険労務士法人 ハーモニー／代表社員 徳永 康子 氏

Q 当社では社員の高齢化が進んできましたので定年延長についてどうしたらよいかと検討を始めました。どんな点に注意したら良いのでしょうか？

A 70歳までの就業機会確保が努力義務となり、自社ではどうしたら良いか迷われるのは当然だと思います。そこで「高年齢者雇用安定法」をおさらいしてみましょう。

令和3年3月末までは65歳までの雇用確保が義務で、定年60歳でも問題ありません。

○60歳未満の定年禁止

○65歳までの次の①～③のいずれかの雇用確保措置を講ずること

①65歳までの定年引上げ

②定年制の廃止

③65歳までの継続雇用制度（再雇用制度・勤務延長制度）の導入

令和3年4月1日からは、70歳までの就業機会の確保(努力義務)となり、65歳までの雇用確保義務に加え、65歳～70歳までの就業機会を確保するため、次の①～⑤のいずれかの措置を努力義務としなくてはなりません。

①70歳までの定年引上げ

②定年制の廃止

③70歳までの継続雇用制度（再雇用制度・勤務延長制度）の導入

④70歳まで継続的に業務委託契約を締結できる制度の導入

⑤70歳まで継続的に以下の事業に従事できる制度の導入

a. 事業主が自ら実施する社会貢献事業

b. 事業主が委託、出資等する団体が行う社会貢献事業

令和3年の改正はあくまでも努力義務ですから、それ以前の義務を最低限守れば法令違反にはなりませんので、現在も60歳定年のままでも良い訳です。

ですが努力義務はいずれ義務となりますので、今から対策を取っておいた方が良いでしょう。

そもそも、何故70歳まで働く事を国は求めているのでしょうか。

①今の高齢者は昔の高齢者と比べて、若く、体力もあり働く希望者が多い。

②労働力人口の減少を少しでも抑えたい。

③年金の財政を守るためにも年金受給開始を遅らせたい。

厚生年金保険の受給開始年齢は本来65歳ですが、特別支給の老齢厚生年金という制度があり、以前は60歳から受給することができましたが、少しずつ受給開始年齢が上がり、現在の特別支給の老齢厚生年金の受給開始年齢は男性63歳女性61歳です。令和5年の男性の受給開始年齢は男性64歳、女性62歳で、どんどん繰り下がり令和13年には男女とも65歳になります。

70歳までの働き方としては社会保険に入れる働き方をお勧めします。というのは70歳まで厚生年金に加入することにより年金を増額することができます。大部分の人は年金受給開始までは働かなくては生活できない状況ですので、国としても定年を延長するか継続雇用で従業員を守って欲しいという法律にしている訳です。

いつまでも働く事が出来る高齢者とは、健康で学ぶ姿勢が続けられること、著名な大学教授が言っていますが「可愛い年寄りになること」だそうです。部長や課長であった事を引きずらないで、謙虚になって周りとの調和して働くことができることだと思います。定年延長をする場合、企業としては年齢給ではなく、能力や職務内容に応じた評価・処遇が必要で、人事制度全体を見直す必要もあると思います。

その他に、高齢者は「つまづいたり」「転んだり」する労災事故が多いので、企業側の対策として職場環境の改善も必要となります。この職場環境の改善は障害者雇用にも役立ちますので障害者雇用対策としても有効になります。

【社会保険労務士法人 ハーモニー】

TEL 043-273-5980

労務法制委員会 Q & A

弁護士法人リバーシティ法律事務所

弁護士 荒川 俊也 氏



先の労務法制委員会では、本年も「問題社員への対応と法的留意点」のテーマについてお話をさせていただきました。多くの皆様のご参加を頂き、経営者、人事労務担当者の皆様にとって、とりわけ頭を悩ませる問題であることが伺えます。

そこで、本稿では、改めて問題を抱える社員に対しての具体的な対応策等について、ご紹介をさせていただきます。

Q1 能力不足が問題になる従業員への対応

A1 皆様の職場において、能力不足が問題となっている従業員がいることは少なくないでしょう。ここで、能力不足の従業員へ対応するにあたり、会社側に先ず持っていただきたい問題意識は、「当該労働契約において、対象となる従業員に求める能力水準とは如何なるものか」、というものです。

実は、会社側においてこの点が明確でないケースが極めて多く、能力不足を問題にしようとしたときに、何と対比して能力が「不足」しているとするのかよくわからない、という困った問題が生ずることが少なくありません。

この点、即戦力を求める中途採用の場合であれば、労働契約を締結する際に、会社側が当該労働者に求める能力水準を具体的に明示するようにすることで、基準となる能力水準を明確化することは比較的容易に出来るようになります。

新卒一括採用の場合には、求める労働能力の水準を示すことが困難であることも多いと考えられます。それでも、やはり基準となる能力水準を出来るだけ具体的に明示し、同水準に達していることが労働契約における労務提供義務の内容であることを労働者に示せるとよいでしょう。労働者が能力不足と考えられる場合には、同水準を示しつつ、改善を促し、改善がなされないようであれば、退職勧奨（や解雇）につなげていく、という流れにすることが望ましいでしょう。

Q2 問題社員への改善指導について

A2 例外的な場合もあるものの、能力や勤務態度等に問題がある従業員がいる場合に、会社側が直ちに労働契約を解消できるものではありません。会社には、当該従業員が抱える問題を指

導・教育によって改善していくことが期待されており、これらを十分になさずして解雇等に踏み切ってしまうと、裁判所には当該解雇等が無効と判断されてしまう場合が多いでしょう。改善指導を行う際のポイントになるのは、何が問題であるかを当該従業員自身に具体的に認識させること及び、十分な改善指導を行ったことについての記録化です。問題が見られる従業員に対しては、問題が見られれば指導をその都度に行い、指導する側、される側双方で指導内容を記録化するようにします。そうすることによって、当該従業員において問題を認識しやすくなるだけでなく、会社側として指導の内容、当該従業員における指導の受け止め方、その後の改善状況を把握しやすくなります。具体的な記録化の方法としては、指導する側は指導記録を作成し、指導を受ける側には、業務日報等により、受けた指導内容を毎日記録するようにさせることなどが考えられます。

Q3 メンタルヘルス不調従業員への対応

A3 日本ヒューレッド・パッカード事件（最判平24.4.27）では、精神的な不調が疑われる労働者に対しては、精神科医による診断を実施したうえで、必要に応じて休職等の処分を検討すべきであり、そういった対応をせずになされた解雇は無効であると判断しています。

同判断について、会社側としては、安易に休職を解雇に前置すればそれでよい、という発想をするのではなく、休職は普通解雇の猶予措置となる重大な手続きであることを踏まえ、医師の診断のみならず、当該従業員が病気等によって労働契約上求められる労務提供ができない状態にあることを十分調査し、判断をしていく姿勢が求められます。

また、休職期間が満了し、復職の可否を判断するに際しても、医師の診断が重要であるのは言うまでもないところですが、当該従業員が労働契約上求められる労務提供を行うことが可能か否か、最終的な判断をするのは会社側であるということを認識したうえで、労働契約上求められる労務提供が出来るか否かについて、十分な調査等を行う姿勢が求められることになります。

セミナー・行事のご案内

詳しくは同封のチラシをご覧くださいか、
右のQRコードのページをご覧ください



＜新型コロナウイルスの影響等により、変更・中止となる場合もあります＞
＜千葉県経営者会館には受講生用駐車場はございませんのでご注意ください＞

講演会

内 容	講 師	日 時 場 所
第199回経協フォーラム（君津支部主催） 「袖ヶ浦市の活性化と 市政への取り組みについて」	袖ヶ浦市長 粕谷 智浩 氏 	2月17日（金） 15：00～16：30 木更津ワシントンホテル
第42回経協トップセミナー 「当面する国際情勢と日本の課題」	元防衛大臣 拓殖大学 顧問 森本 敏 氏 	3月10日（金） 15：00～16：30 ホテル ザ・マンハッタン
講演会（千葉支部主催 ※支部総会同時開催） 「日本の高度成長を支えた川崎製鉄千葉製鉄所 ～西山弥太郎の挑戦～」	JFEスチール㈱ 東日本製鉄所（千葉地区）総務部長 高麗 伊知郎 氏 	4月25日（火） 15：00～16：00 京成ホテルミラマーレ
第200回経協フォーラム（千葉支部主催） 「日本のビール、面白ヒストリー ～ビール国産化に賭けた明治の先人たち～」 ※サッポロビールの試飲会もあります！	作家・ビール文化研究家 理事顧問 端田 晶 氏 	5月30日（火） 講 演 13：30～15：00 試飲会 15：00～16：00 京成ホテルミラマーレ

委員会・研究部会

内 容	講 師	日 時 場 所
第3回スポーツ応援部会【講演会】 「挫折からの挑戦 ～夢を2度叶えた男の生き方～」	車いすバスケットボール 男子日本代表ヘッドコーチ ／元Jリーガー 京谷 和幸 氏 	2月27日（月） 12：00～14：00 京成ホテルミラマーレ
第1回労務法制委員会【セミナー】 「ハラスメント対応・調査の実務と法的留意点」	けやき総合法律事務所 弁護士 徳吉 完 氏  柿田 徳宏 氏  鳩貝 滋 氏 	5月9日（火） 15：00～17：00 千葉県経営者会館
第1回中小企業委員会【講演会】 「食に革命を！昆虫食ビジネスの現状と展望」	フエゴインターナショナル㈱ 専務取締役 山下 純市 氏 	5月10日（水） 15：00～17：00 千葉県経営者会館
第1回空港特別委員会【講演会】 「成田空港と 周辺地域の一体的発展について（仮）」	成田国際空港㈱ 代表取締役副社長 椎名 明彦 氏 	5月23日（火） 13：30～15：00 三井ガーデンホテル千葉

視察・交流

内 容	日 時	場 所
春季親睦ゴルフ大会（印旛支部主催）	5月26日（金） 9：00集合	久能カントリー倶楽部

研修・セミナー

内 容	講 師	日 時 場 所
経営労働政策特別委員会報告セミナー ～2023年労使交渉に臨む経営側の基本姿勢を解説～	日本経済団体連合会（経団連） 労働政策本部 上席主幹 原田 豪 氏	2月6日（月） 15：00～16：30 千葉県経営者会館
実務的ハラスメント防止研修 ～ハラスメント加害者・被害者をつくらないために～	㈱エム・アイ・エス・インターナショナル 山本 恵子 氏	2月8日（水） 13：30～17：00 千葉県経営者会館
第8・9回人事労務講座 「基礎から理解する労働法」	弁護士法人戸田労務経営 西船橋法律事務所 代表弁護士 戸田 哲 氏	（前編）2月21日（火） （後編）3月2日（木） 14：00～17：00 千葉県経営者会館
第10回人事労務講座 「労働災害発生時に求められる企業の対応」	社会保険労務士法人曾我事務所 所長 特定社会保険労務士 曾我 浩 氏	3月23日（木） 15：00～17：00 千葉県経営者会館
新入社員入社前研修 ～入社前に身につけておきたい社会人マナー講座～	㈱エム・アイ・エス・インターナショナル 山本 恵子 氏	3月24日（金） 9：30～16：30 千葉県経営者会館
新入社員研修	㈱パルスE&T 代表取締役社長 伊藤 亜彩子 氏	4月A日程 4日（火）、5日（水） 4月 B日程 10日（月）、11日（火） 両日 9：30～17：00 千葉県経営者会館
新入社員フォローアップ研修 ※新入社員研修とセット申込で割引となります		A日程 10月10日（火） B日程 10月11日（水） 両日 9：30～17：00 千葉県経営者会館
2年目社員 ブラッシュアップ研修	㈱エム・アイ・エス・インターナショナル 山本 恵子 氏	4月26日（水） 9：30～17：00 千葉県経営者会館
第1回人事労務講座 人事制度研究講座 「千葉銀行の女性活躍支援に向けた取組み」	㈱千葉銀行 取締役常務執行役員 グループCDT0・グループCHRO 淡路 睦 氏	4月27日（木） 13：00～14：30 京成ホテルミラマーレ
女性管理職・女性リーダーステップアップ研修	篤志館㈱ 代表取締役 雨間 けい子 氏	5月15日（月） 13：30～16：30 千葉県経営者会館
第2回人事労務講座 「基礎から理解する 社会保険・労働保険の仕組みと実務」	社会保険労務士法人ハーモニー 代表社員 特定社会保険労務士 徳永 康子 氏	5月18日（木） 14：00～17：00 千葉県経営者会館

出張研修

教育研修のプロが貴社の社内研修をお手伝いいたします。当協会の経験豊富な「階層別教育」「テーマ別研修」ノウハウを活かし、あらゆるニーズに合わせた社内研修プログラムをご提示します。これまでに経協で実施したテーマだけでなく、貴社のニーズにあわせ講師・テーマのピックアップも可能です。費用は、講師費用（謝礼・交通費）、資料代、会場費のみ。低廉な費用で、講師派遣による社内研修をお考えなら、まずはお気軽にご相談ください！

研修テーマ お勧めテーマ

「ビジネスで失敗しないためのマナー講座」「リスクマネジメントセミナー」

「メンタルマネジメントとEQリーダーシップ」「法律知識・コンプライアンス」

「決算書の読み方講座」「すぐ役立つクレーム対応講座」など

この他、「新入社員研修」「若手社員研修」から、幹部候補者向けの本格的な「管理職研修」「リーダーシップ研修」や、「決算書の読み方」、「改善セミナー」、「会社を良くする『5S』のやり方」などの研修プログラムを豊富にご用意しております。貴社のニーズに合わせ、ご提案させていただきます。

申込・手配 実施希望の2～3ヶ月前までにご相談ください。

（ご要望のテーマに合わせて、講師を紹介させていただきます）

場 所 貴社会議室、地域の商工会議所会議室等ご指定ください。

費 用 千葉県経営者会館も会員料金で利用可能です。

講師謝礼 階層別研修（1日から）：10万円～20万円程度（交通費別）

テーマ別研修（半日から）：7万円～15万円程度（交通費別）

研修内容・人数等により異なりますので、お打合せの上見積りいたします。

お申込・お問い合わせは、事務局まで

TEL 043-246-1158

FAX 043-246-0729

E-mail kaseh@chibakeikyo.jp

※お申込は、ホームページ(<http://www.chibakeikyo.jp/>)よりお願いいたします。



委員会・支部だより

●労務法制委員会

委員長 羽生 弘 氏
(京葉瓦斯㈱ 取締役社長 社長執行役員)

12月13日(火)、第5回労務法制委員会が「問題社員への対応と法的留意点」をテーマに弁護士法人リバーシティ法律事務所の荒川俊也弁護士を講師に招き、28会員34名の参加により開催された。

講義は冒頭に“対問題社員の基本的なスタンス”として不十分な対応で問題社員を解雇した場合、裁判により解雇無効と判断される可能性が否定できないことに加え、裁判で敗訴した場合の会社への金銭的・社会的なリスクが大きい、としたうえで可能な限り円満退職を目指すべきである、と説かれた。

その後に様々な類型・性格の問題社員について、ケース別に対処時の具体的なポイントや留意点が解説された。いずれのケースでも共通して留意すべき点として説かれたのは客観的な証拠の確保という観点から指導等の記録をしっかりと残すべき、という点であり、解雇後裁判となった場合を念頭に置いたうえで、労力は使うが日常的に記録をとることの重要性が説かれた。また、それぞれのケースでは実際の判例が多く紹介され、解雇有効となったケース・無効となったケースそれぞれについて注視すべきポイントが分かり易く解説された。



次回の労務法制委員会は「退職、解雇、雇止め、内定取消時における実務上の留意点」をテーマに2月7日(火)に開催予定です。

※講義の詳細は2月号の労務法制Q&Aにて解説予定

(講義で紹介された問題社員の類型)

1. 能力不足
2. 協調性欠如
3. 勤務態度不良
4. メンタルヘルスに起因する問題行動
5. 私生活上での問題行動(逮捕など)
6. ハラスメント・トラブルメーカー

【参加者からの感想】



大変具体的で理解し易かったです。もっと判例を聞きたかったです。

類型に応じた対処を具体的に教示いただき、とても有用でした。



●県西4支部共催 新春ゴルフ大会

(市川・浦安・船橋・八千代・北総支部共催)

1月12日(木)、藤ヶ谷カントリー倶楽部にて市川・浦安・船橋・八千代・北総支部共催の新春ゴルフ大会が12会員19名参加のもと開催された。



【参加者の皆さん】

当日は晴れ渡り、1月ながら日中には3月並みの気温の上昇も想定される絶好のコンディションのもと、開催に至った。

大会は熱戦が繰り広げられた結果、堀泰史氏(株京成保険コンサルティング保険部 次長)がグロス104、ネット75.2で見事優勝に輝いた。続いて大久保徳幸氏(株大新興業代表取締役社長)がグロス91、ネット75.4で準優勝、武藤眞二氏(京葉地区植物検疫協会専務理事)がグロス96、ネット75.6で3位となった。

なお、懇親会は昨年引き続き新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点により中止とし、親睦ゴルフ大会は終了となった。

●印旛支部 道経塾～神渡 良平氏 講演会

印旛支部長 赤海 守 氏
(株あかうみ 代表取締役会長)

1月18日(水)、成田商工会議所において印旛支部会員に加え、他支部からも参加者を迎え総勢12名の参加により「道経塾」が開催された。

本塾は、故平山金吾氏(弊協会元副会長)が、印旛支部で塾長をつとめられ、19年続く勉強会で、「道徳経済一体」の理念に基づき経営やリーダーのあり方を学んでいる。



【参加者の皆様】



【講師の神渡良平氏】

1月は、毎年恒例の作家「神渡 良平」氏による講演会であり、冒頭、赤海支部長のご挨拶に続いて、『人間とは何か～三浦綾子氏の塩狩峠を巡って』と題し、ご講演を頂いた。

神渡氏の講演は、三浦綾子氏の著書「塩狩峠」を通じ、命の尊さや生き方を問うものであり、多くの参加者より感動と感銘を受けたとのこと言葉を頂き、大変盛況の中、閉会となった。

「国際情勢を見る眼」

毎日新聞客員編集委員・ジャーナリスト
西川 恵氏

12月12日（月）京成ホテルミラマーレにおいて29名24会員の参加により毎日新聞客員編集委員でジャーナリストの西川恵氏をお招きし「国際情勢を見る眼」と題する講演会が開催された。

西川氏は東京外国語大学を卒業後、毎日新聞社へ入社。テヘラン支局、パリ支局を経てローマ支局長、外信部長の要職を経験され2014年より客員編集委員に就任。2009年には、フランス国家功労勲章シュバリエを受賞された。世界情勢を俯瞰し、国際政治はもちろん、皇室、外交、グルメ、ファッションなど幅広い分野の記事やコラムで活躍されている。



今回の講演会のテーマは、「今、世界はどのような状況にあるのか」を解説するものであるが、現状を把握するには世界はどのような道を行ってきたのかを振り返る必要があるとし、この50年に世界を変えた3つの大きな出来事をあげられた。それは第一に、冷戦終結（1989年11月9日）第二に米同時多発テロ（2001年9月11日）第三にロシアのウクライナ侵攻（2022年2月24日）である。はじめに、1979年の旧ソ連のアフガン侵攻と本年2月のロシアのウクライナ侵攻は、ともに米国的主导力の衰えと西側諸国の混乱をついたものであるとし、目的こそ違えどもその類似性について指摘された。これらは、ロシア（ソ連）の狙いとは逆の結果となり、米欧日など先進民主主義国の結束



【講師の西川恵氏】

を招く事となった。ソ連はアフガンより89年に撤退したが、経済への打撃や米欧との軍拡競争の敗北、社会の閉塞感を生み89年のソ連崩壊の遠因になった。その後イスラムの台頭がのちの9.11に繋がり、更には中ソの経済力逆転を招く結果となった。

次に1989年からのポスト冷戦の時代について解説された。この時代は米クリントン元大統領が発した「平和の配当」の時代であり、冷戦時代の「政治の論理」に代わり「経済の論理」が前面に出、軍事・国防費に多く費やされた予算は、経済、教育、社会保障費に充当された。そして貿易と投資を促進し経済相互依存関係を深めていけば、社会主義政権をより融和で協調的なものに変えていけるであろうという考えが前面に出てきた時代であった。

しかし、現在ではウクライナ侵攻が繰り返されており「平和の配当」の時代は終わった。再び「経済の論理」は後景に「政治の論理」が前面に出ることとなり、軍事国防費の目標をGDPの2%以上とすることが西側先進国の共通認識となった。今回のロシアのウクライナ侵攻の行方を予想することは難しいが、経済制裁によりロシア経済は沈滞し更には若者の流出をもたらすのではないかと述べられた。

2022年は民主主義の土台を揺るがすような出来事があり民主主義の危機ともいわれているが、ロシアのウクライナ侵攻前のNATO内での諸国の対立が、ウクライナ侵攻により結束力が強まり対立解消に向かったように、民主主義のレジリエンス（復元力）を見せた年でもあった。

最後に、日本人の安全保障観を大きく変えさせたのは尖閣諸島問題であり、「物理的に島を守る行動」のもとで安全保障は成り立つことを改めて認識し、今後軍事力強化に関しては、先進民主

義国家としてG7との協調関係のもと足並みをそろえていかざるを得ない。30年前の「平和の配当」の時代の終焉は当面続くとし、講演を締めくくられた。

●国土交通省国道事務所と千葉県経営者協会との懇談会

12月14日（水）、「国土交通省国道事務所と千葉県経営者協会との懇談会」が京成ホテルミラマーレにおいて委員23名の出席により開催された。国土交通省国道事務所からは、年末のご多忙の中、鮎島千葉国道事務所副所長、野笹首都国道事務所所長にご出席いただいた。

冒頭、三枝会長より、県内の道路は順調に整備が進んでおり、圏央道や東京外かく環状道路（外環道）、北千葉道路などの建設や（仮称）検見川・真砂スマートIC、国道357号線の検見川立体事業が承認されたことへの感謝の意を表した後、「こうした道路整備が慢性的な交通渋滞を解消し、首都圏経済の一体化を図るとともに、大規模自然災害に備えるためにも経済界も一団となって早期実現に向け活動していきたい」と挨拶が行われた。



【左より野笹首都国道事務所所長、
鮎島千葉国道事務所副所長、三枝会長】

続いて野笹首都国道事務所所長より挨拶を頂いた後、鮎島千葉国道事務所副所長より「千葉国道事務所における最近の話題について」と題し、圏央道の大栄JCT～松尾横芝IC間の工事進捗状況、国道357号の渋滞対策として船橋市域や千葉市蘇

我地区での車両拡幅の整備状況、検見川立体・（仮称）検見川・真砂スマートICの概要、国道51号の整備状況、国道127号の防災対策、新たな湾岸道路や千葉北西連絡道路の状況、橋梁の点検・修繕状況、防災・減災、国土強靱化のための5ヶ年加速化対策の概要等について説明が行われた。次に野笹首都国道事務所所長より「首都国道事務所の事業について」と題し、外環道の概要、国道357号の浦安立体、塩浜立体の状況、北千葉道路の状況等について説明が行われた。



その後の質疑応答では、「圏央道千葉県区間の2024年度開通予定について」、「渋滞解消のための交差点改良について」、「道路の維持管理のための予算状況について」の質問や意見が委員から出され、それぞれ丁寧な説明を頂いた。

ご多忙の中、事業説明を行っていただいた鮎島千葉国道事務所副所長、野笹首都国道事務所所長に心より御礼申し上げます。



会員にとって役に立つ「千葉県からの情報」を提供いただき掲載しています。詳しくは県庁HPをご参照ください。

令和4年度 千葉県労働大学オンライン講座のご案内

千葉県では、県民の皆様が働くにあたって必要となる知識を習得できるよう、労働に関する様々なテーマを扱った千葉県労働大学講座を開催しています。

働くための基本的なルールを学びたい方、会社の人事労務管理のヒントをお探しの方は、ぜひご参加ください。

■実施方法：YouTubeによるオンデマンド配信（申込者のみに視聴URLを送付する限定公開です。）

■配信期間：令和5年3月27日（月）17：00まで（各科目共通です。）

■対象者：県内に在住または在勤の方 ■受講料：無料

■申込期間：令和5年3月22日（水）まで（1科目のみの受講も可能です。）

No.	科 目	講 師
1	労働法の基礎知識（1）	成蹊大学法学部教授 原 昌登 氏
2	労働法の基礎知識（2）	成蹊大学法学部教授 原 昌登 氏
3	働き方改革と多様な人材の活躍推進	法政大学法学部講師 山本 圭子 氏
4	労働安全衛生	労働衛生コンサルタント 飯島 正三 氏
5	誰もが知っておきたいハラスメント対策	（独）労働政策研究・研修機構 副主任研究員 内藤 忍 氏
6	社会保障の基礎知識	社会保険労務士 森 慎一 氏
7	テレワークの労務管理とメンタルヘルス	（一社）日本テレワーク協会事務局長 村田 瑞枝 氏
8	判例で学ぶ労働契約の基本知識	弁護士 小川 英郎 氏

【お申込み】

①右記の二次元コードから申込フォームにアクセスし、必要事項をご入力の上、お申込みください。

②申込み確認後、各科目の視聴URL及びテキストをメールでお送りします。

③配信期間中に視聴URLへアクセスして受講ください。

※下記の県ホームページ「令和4年度千葉県労働大学オンライン講座」内のリンクからも申込みフォームにアクセスできます。

URL：<https://www.pref.chiba.lg.jp/koyou/event/2022/2022roudoudaigaku.html>



【お問い合わせ先】

千葉県 商工労働部 雇用労働課 多様な働き方推進班 電話：043-223-2743

ホームページ：<https://www.pref.chiba.lg.jp/koyou/event/2022/2022roudoudaigaku.html>

35歳からの正社員チャレンジスクエア 企業向けセミナーのご案内

県内企業への正社員就職を目指す、概ね35～50歳の方を対象とした専門相談窓口「35歳からの正社員チャレンジスクエア」では、同世代の採用に積極的な企業をサポートしております。下記のとおり企業向けセミナー（オンライン）を実施します。

1 採用力向上セミナー

令和5年2月3日（金）、10日（金）※2日とも同じ内容です。

2 職場定着セミナー

令和5年2月17日（金）、22日（水）※2日とも同じ内容です。

※詳細は、下記お問合せ先をご参照ください。

◆◆◆ お問合せ先 ◆◆◆ 35歳からの正社員チャレンジスクエア

TEL：043-245-9431

URL：<https://chiba-challenge-square.com/>

E-mail：chiba-hyougaki@pasona.co.jp



35歳からの正社員チャレンジスクエアは、千葉県が委託（受託者：㈱パソナ）により運営する就職氷河期世代向け専門窓口です。



千葉県貨物運送事業者 物価高騰対策支援事業

物価高騰等の影響を受ける
千葉県内の中小貨物運送事業者
の皆さまに支援金を給付します!



給付額

要件を満たす方へ下記の金額を給付いたします。

一般貨物自動車運送事業に係る事業用自動車	1台あたり2万3千円
特定貨物自動車運送事業に係る事業用自動車	1台あたり2万3千円
貨物軽自動車運送事業に係る事業用自動車	1台あたり8千円

申請手続き

申請期間：令和4年12月22日(木)～令和5年2月17日(金)

申請方法：オンライン申請 及び 郵送申請

説明会

県内12か所で説明会を開催し、申請受付も行います。

支援金の内容、説明会など、詳しくはHPでご確認ください。

千葉県貨物運送事業者物価高騰対策支援事業

検索



<お問い合わせ先>

千葉県貨物運送事業者物価高騰対策支援金事務局

(フリーダイヤル)0120-974-255

(IP電話からのお問い合わせ先)050-1753-2517 ※050-1753-2517は通話料がかかりますのでご注意ください。

受付日時：月曜から金曜まで(祝日・年末・年始は除く)10時から19時まで ※12/24(土)、12/25(日)は受付を行います。

ホームページ：<https://jimukyoku.site/chiba/kamotsuunsoshien/>

新 入 会 員

(有)杉森興業

代 表 者 代表取締役

久田 辰徳

所 在 地 山武郡横芝光町古川60

T E L 0479-82-5015

F A X 0479-82-5048

営業種目 解体工事業



28年間、千葉県を中心に、職人気質ではなくサービス業として、安心安全・コンプライアンスを重視して解体業に取り組んできました。解体をご依頼頂きましたお客様に「杉森興業に頼んで良かった」と思っただけのような、打合せから完了まで心を込めて作業いたします。これからも私達はおお客様の気持ちに寄り添える企業を目指し、社会に貢献していきます。

会 員 異 動

(変更箇所のみ掲載しています)

西松建設(株)東関東営業所

代表者：所長 和泉 英雄

九十九里鐵道(株)

代表者：取締役社長 石川 晋平

丸金印刷(株)

代表者：代表取締役社長 勝沼 令子

京葉ガスリキッド(株)

代表者：代表取締役社長 社長執行役員
大石 昇

ジェフユナイテッド(株)

代表者：代表取締役 島田 亮

(株)ブルーム

所在地：習志野市奏の杜3-14-9

(株)シーネット

所在地：千葉市美浜区中瀬1-3

幕張テクノガーデンB棟11階

T E L : 043-297-1582

F A X : 043-297-1583

代表者、所在地、Eメール等に変更がある場合はご記入の上、事務局までFAXをお願いします。

一般社団法人千葉県経営者協会 行
(FAX : 043-246-0729)

2023年 月 日

代表者等変更届

(変更年月日 : 年 月 日)

該当箇所	新	旧
会 社 名		
代表者役職		
(ふりがな) 代 表 者 名	()	()
所 在 地	(〒)	(〒)
T E L		
F A X		
メ ー ル		
そ の 他		

※変更箇所のみのご記入で結構です。

メールでの各種情報提供を行っております。是非ご登録ください！

Eメール登録

	代表者	代表者以外の方
役 職		
氏 名		
メー ル		

会 社 名

記入担当者氏名

所属・役職

TEL

FAX

メー ル

千葉中央会計事務所

税務、会計、監査、公益法人会計、相続税相談



お客様から信頼される会計事務所を目指して

公認会計士・税理士 手島 英男

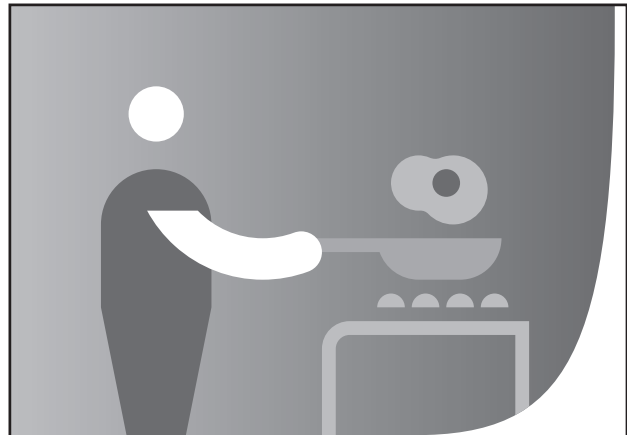
公認会計士・税理士 田中 昌夫

公認会計士・税理士 本橋 雄一

公認会計士・税理士 岸 健介

<http://www.ccaf.jp> 千葉市中央区中央1-2-1

☎043-225-1211(代)



つぎの「うれしい!」へ。

KeiYO GAS

いつもの「うれしい!」はもちろん、
まだ見ぬ、新しい「うれしい!」のすぐそばへ。
ガスや電気などエネルギーを超えて、
新しいライフスタイルのご提案まで。
あなたのそばにいるから、見えてくる未来があります。
つぎの「うれしい!」は、京葉ガスから。

京葉ガス株式会社

つなぐ快適、うごく未来。

どんな電機設備やシステムも、
人の手でつながなければ動きません。
だからこそ私たちは長年にわたって、その“つなぐ”技術を磨き、
公共インフラや工場、オフィスや住宅など、
あらゆる環境に快適さを生み出してきました。
提案から設計・施工、保守メンテナンスまで。
設置するだけにとどまらず、
ずっと快適さを保ち続けるという強い使命感を持ち
いかなる時もお客様に寄り添う気持ちを大切にしています。

私たちがつなぐことで、お客様の未来も“うごく”。

これからも、時代の変化にあわせ新たな技術を取り入れながら、
人々の暮らしや産業を支えつづけていきます。



福井電機株式会社

千葉市中央区問屋町16-3



www.fukuidenki.co.jp



ABIRU CONSTRUCTION INC.



あ び る
株式会社 畔蒜工務店

代表取締役 畔蒜 義文

本 社 山武郡横芝光町木戸10110

TEL0479-84-1221

<http://www.abiru-const.co.jp/>

千葉県経営者会館 をご利用下さい

各種研修会、講演会等に！会員は優待価格でご利用いただけます。

会議室は3タイプ！
大ホール140名、Aタイプ75名、Bタイプ40名



詳しくはホームページをご覧ください

<http://www.chibakeikyo.jp>

千葉県経営者会館

検索



一般社団法人千葉県経営者協会 担当 近藤・石田
〒260-0026 千葉市中央区千葉港4-3 TEL 043-246-1158 FAX 043-246-0729

◀表紙写真のコメント▶

株式会社 ALLSWELL

代表の小宮山尊信です。

私は船橋で生まれ育ち、2018年Jリーグでの11年間の選手生活を終え、再び船橋に戻り同年この不動産会社を立ち上げました。

弊社は、自社の物件に自ら設計デザインを行い、リノベーション済物件として販売を行なっております。中古住宅需要とともにリノベーションへの期待も高まる今、デザイン性の高いオーダーリノベと、抑えた価格ですぐに手に入るリノベ済物件、それぞれの長所をバランス良く取り入れた施工が弊社の強みです。

弊社の物件がお客様にとって、自分だけのお気に入りを見つけたようなワクワクする出会いとなつてほしい。この想いを原点に、会社一同日々邁進しております。

「会費の自動引落とし」へご協力を

会費の自動引落としにご協力下さい。

全ての金融機関において、引落とし手数料は無料（協会負担）で、事務の効率化がはかれます。事務局までご連絡ください。申請書を送付します。

担当：武藤 TEL 043-246-1158

千葉経協会報 第493号

2023年2月1日発行

発行所 (一社)千葉県経営者協会
千葉市中央区千葉港4-3
TEL 043-246-1158

発行人 専務理事 高橋 秀穂
印刷所 三陽メディア㈱ 千葉営業所
千葉市中央区浜野町1397
TEL 043-266-8437

トラック輸送の適切な運賃・料金 燃料サーチャージへの ご理解をお願いいたします

いくら荷物を運んでも赤字では、事業を継続できません。
トラック事業者が減少すると、輸送の円滑な状態は維持できません。
輸送が滞る日常を考えてみてください。
コンビニ・スーパーに食品が無い！
地方の農産品、水産品が都会に届かない！
日本経済が止まってしまうでしょう！

燃料価格の高騰に、76%が20人未満の小規模事業者の集まりであるトラック業界は、運賃・料金の値上げのための交渉さえできないこともあります！

24時間365日、国民生活を支えるため、日夜走り続けるトラックドライバーは、全産業平均より2割長い労働時間、1〜2割少ない賃金のため、新しい担い手が集まりません。
トラックドライバーの労働環境改善が必要です！
各社知恵を絞り何とかやり繰りして必死に事業継続をしていますがもう限界です！

標準的な運賃 燃料サーチャージ計算例

国土交通省告示「標準的な運賃」関東運輸局 距離別運賃による大型車の計算例

前提条件

- ・ 走行距離：1,100km（東京～福岡間）〈標準的な運賃 316,590円〉
- ・ 燃費：3.3km/ℓ
- ・ 燃料価格上昇額を仮に20円上昇とすると→算出上の燃料価格上昇額17.5円（※注）

計算式

$$\begin{array}{|c|c|c|c|c|c|c|} \hline \text{走行距離(km)} & \div & \text{燃費(km/\ell)} & \times & \text{算出上の燃費価格上昇額(円/\ell)} & & \\ \hline 1,100(\text{km}) & \div & 3.3(\text{km/\ell}) & \times & 17.5\text{円(円/\ell)} & = & 5,834\text{円} \\ \hline \end{array}$$

（標準的な運賃の約2%）

※注 標準的な運賃の通達では、基準価格 100 円～ 105 円は「算出上の燃料価格上昇額」が 2.5 円とされています。以降価格が5円上昇するごとに「算出上の燃料価格上昇額」も5円上昇するよう規定されています。そのため、20 円上昇の場合は、「算出上の燃料価格上昇額」は 17.5 円となります。